



**INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL QUE EMITE EL SERVICIO DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN RELACIÓN CON EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA QUE SE SIGUE DEL “PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO DE LA CARRETERA A-3112 ENTRE EL P.K. 13,10 Y EL P.K. 13,47 EN EGILETA”.**

**1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.**

La tramitación del “Proyecto de acondicionamiento y mejora de trazado de la carretera A-3112 entre el p.k. 13,10 y el p.k. 13,47 en Egileta” se encuentra sometida al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, al incluirse entre los casos especificados en el Anexo I apartado “C)-1-1” de la Ley 3/98, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. El procedimiento queda regulado mediante la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental (artículos 45, 46, 47 y 48).

En el marco de este procedimiento, con fecha 15 de enero de 2019, tuvo entrada en el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava un escrito del Servicio de Carreteras de la citada Diputación, a los efectos de iniciar la tramitación del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada del Proyecto de referencia. Junto con el escrito, se adjuntaba el Documento Ambiental en formato digital y en papel, así como una copia en digital del Proyecto Técnico.

Este Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava, con fecha 22 de enero de 2019, dio inicio a la fase de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas en los términos establecidos en el artículo 46 de la Ley 21/2013.

Una vez finalizado el periodo de consultas el presente informe se emite por parte del Servicio de Sostenibilidad Ambiental, a instancias de la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

**2.- BREVE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO. ÁMBITO GEOGRÁFICO OBJETO DE EVALUACIÓN. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.**

**2.1.- Breve resumen de las características del proyecto.**

La carretera A-3112 en el tramo situado entre los p.k. 13,10 y p.k. 13,47 presenta un trazado con disfunciones evidentes debido a que es anterior al proyecto que en los años 90 se ejecutó para mejorar el paso de la carretera A-132 por el Puerto de Azaceta. En consecuencia, la carretera no tiene una continuidad manifiesta y carece de prioridad en uno de los dos sentidos (concretamente el sentido Alegría-Egileta).



El objeto del proyecto es la completa definición de las obras necesarias para la ejecución del acondicionamiento y mejora de trazado en la carretera A-3112 en el tramo entre los p.k. 13,10 y p.k. 13,47, próximo a localidad de Egileta. Las obras definidas consisten en la mejora del trazado de la carretera A-3112 en el tramo indicado, otorgándole prioridad y continuidad a la misma al suprimir la intersección existente en la actualidad (derivado del antiguo trazado de la carretera del puerto de Azáceta). Para ello se amplía el radio de la curva existente, así como la sección transversal en la zona de proyecto. Al mismo tiempo se preserva el acceso al silo y a la pista forestal situada al Sur, construyendo para tal fin una intersección con sus respectivas cuñas de entrada y salida.

El trazado se completa con la reordenación y reposición de accesos a parcelas. Para el trazado en planta se ha considerado una velocidad de proyecto de 50 km/h, disponiendo una curva circular de radio 85 m entre alineaciones rectas, mientras que el alzado se corresponderá con un tramo de pendiente variable. La ampliación de calzada consistirá en dotar a la plataforma actual de dos carriles de 3,00 m de anchura con su respectivo sobreebancho, así como sendos arcenes de 1 m. Se dotará al tramo con bermas de 0,50 m. Para el acceso al silo y a la pista forestal se ha previsto una sección transversal con dos carriles de 3,00 m de anchura sin arcenes, a la que se ha dotado de bermas de 0,50 m. En las zonas de desmonte se formarán cunetas, que serán de tierras con un calado de 0,30 m o revestidas de hormigón de 0,25 m de calado mínimo, según la planta de drenaje.

En lo que al drenaje transversal respecta, se da continuidad a una obra de drenaje existente mediante un caño de 800 mm de diámetro, a la altura del p.k. 0+170, y se forman dos nuevas obras de drenaje transversal de 600 y 400 mm de diámetro bajo los ejes 2 y 3 respectivamente, con el fin de evacuar las aguas de las cunetas y que éstas sean dirigidas a los cauces existentes.

El afirmado del nuevo tramo de carretera acondicionado consistirá en una capa de rodadura de 5 cm de mezcla bituminosa en caliente con árido ofítico, a disponer sobre una capa base de 10 cm de mezcla bituminosa en caliente. Bajo ellas se colocará la subbase granular consistente en 30 cm de zahorra artificial, además de una capa de suelo seleccionado procedente de cantera de 50 cm.

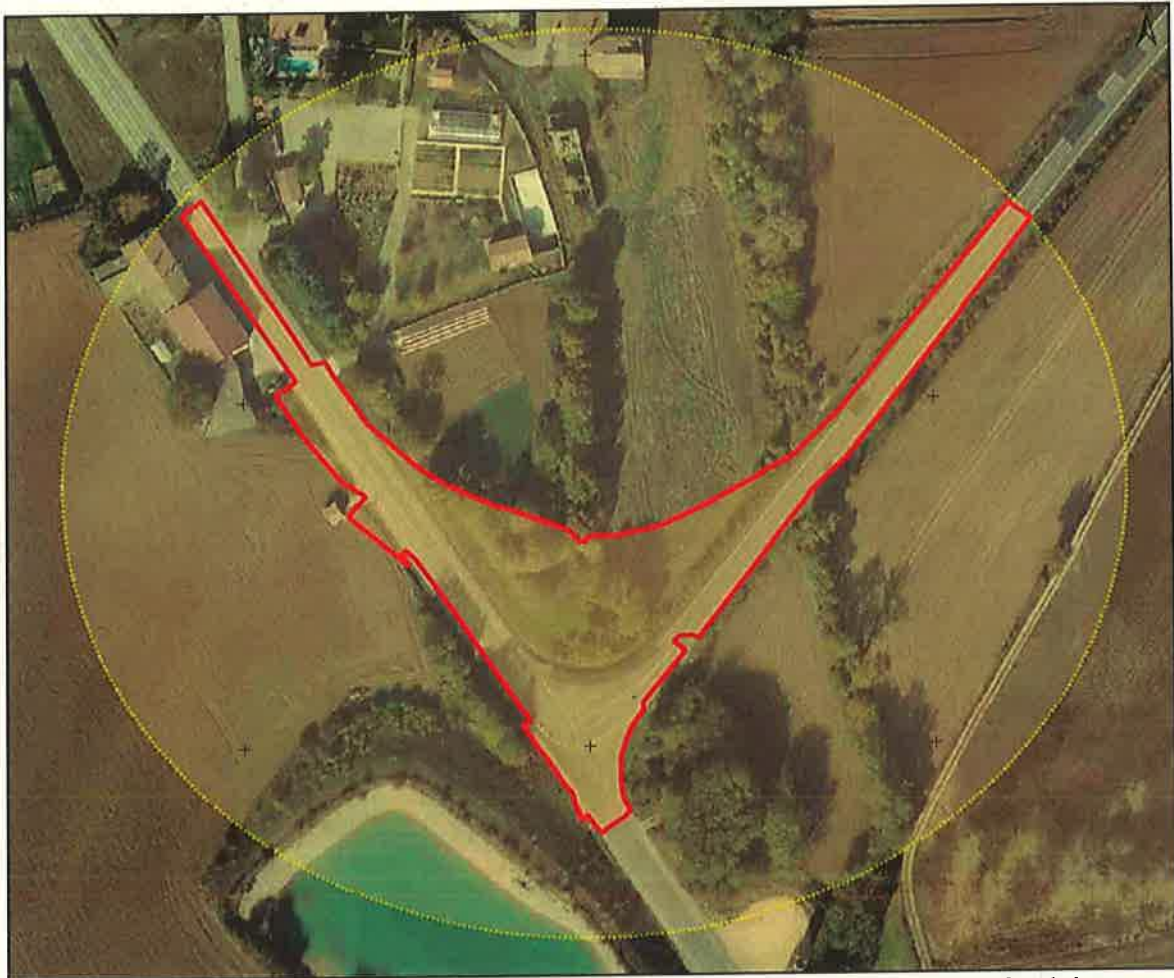
La actuación se completará con la señalización y balizamiento del tramo acondicionado. Adicionalmente se colocarán bandas transversales de alerta, complementando las ya existentes, ya que se ha considerado conveniente tanto advertir al conductor que se aproxima a la curva, como la necesidad de adecuar la velocidad de aproximación, como generar un incremento de la atención en la conducción.

Finalmente, tal y como se señala en la documentación aportada por el promotor, se demolerá el tramo de calzada actual a abandonar y se procederá a su restauración con el extendido de tierra vegetal y su posterior siembra. Del mismo modo, se extenderá tierra vegetal en las bermas y taludes de terraplén y se hidrosembrarán estos últimos, así como los taludes de desmonte.



## **2.2.- Ámbito geográfico objeto de la evaluación:**

El ámbito geográfico del proyecto se sitúa en el municipio de Alegria-Dulantzi, concretamente en las cercanías del núcleo urbano de Egileta. Se trata de un ámbito bastante antropizado.



Se destaca en el interior del círculo amarillo en color rojo el ámbito de actuación del proyecto sobre la carretera A-3112.

## **2.3. Alternativas estudiadas:**

Según se desprende de la documentación aportada por el promotor, se han contemplado y estudiado dos alternativas. Según expone el promotor se ha estimado que la opción claramente más efectiva en términos de seguridad viaria se trata de la ejecución del proyecto en cuestión, es decir de la alternativa "1":

La Alternativa "0" o de no Intervención (No seleccionada): supondría mantener la situación actual de la A-3112 en sus inmediaciones del núcleo de Egileta, con los problemas de seguridad viaria que ello implica.



La Alternativa "1" seleccionada: según se ha expuesto, plantea la solución recogida en el proyecto de mejora que consiste en ampliar el actual radio de curva, así como la sección transversal en la carretera. Con ello se trata de resolver el problema de la falta de prioridad en uno de los sentidos de la carretera de entrada a Egileta aportando soluciones que garanticen una mejora de trazado en la carretera A-3112.

### **3.- RESUMEN DE LA FASE DE CONSULTA.**

A continuación se muestra la relación de organismos, entidades y asociaciones a las que se les ha consultado, y se señala de cuáles de ellas se ha recibido respuesta:

URA - Agencia Vasca del Agua	✓
Dirección de Patrimonio Cultural de Gobierno Vasco	✓
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco	
Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco	
Instituto Alavés de la Naturaleza	
Ekologistak Martxan Araba	
GADEN - Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza	
Grupo Ecologista Eguzki	
Hontza	
Asociación GAIA	
Gasteiz Zero Zabor	
Federación Alavesa de Montaña (Sección de Medio Ambiente)	
UAGA - Unión de Agricultores y Ganaderos de Álava	
IHOBE - Sociedad Pública de Gestión Ambiental	✓
Asociación de Concejos de Álava	
SEO BirdLife	
Ayuntamiento de Alegria-Dulantzi	
Junta Administrativa de Egileta	
Cuadrilla de Llanada Alavesa	
Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava	✓
Servicio de Calidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava	
Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava	✓

Se realiza a continuación un pequeño resumen de lo contemplado en las respuestas recibidas (se adjuntan copias completas de los documentos recibidos):

- La Dirección de Agricultura de la Diputación Foral informa varias cuestiones:
  - La obra proyectada se asienta principalmente sobre suelo urbano, afectando solamente una parte de suelo agrario, el cual según el PTS Agroforestal de la CAPV está catalogado como "Forestal-Monte Ralo", "Forestal" y "Paisaje Rural de Transición", sin afectarse por tanto a suelos de "Alto Valor Agrológico".
  - Según el PTS citado en las mencionadas categorías se considera el uso de "Vías de transporte", si bien éste se regula desde otros documentos de planeamiento.
  - El proyecto de acondicionamiento y mejora se encuentra recogido en el Plan Integral de Carreteras de Álava.
  - No se observan caminos rurales registrados en la zona de afección del proyecto.



- La Dirección de Patrimonio Cultural informa que *“en el Documento Ambiental presentado no se menciona el patrimonio cultural que puede verse afectado. Sin embargo, dentro del ámbito del Proyecto se encuentra la zona de presunción arqueológica que puede verse afectada (BOPV nº 101, 29-05-1997): Ficha nº 23 Ermita de San Millán”*. Se adjunta plano de situación y finalmente se concluye que *“el Documento Ambiental debería tener en cuenta la existencia del elemento de interés arqueológico señalado en este informe y analizar los efectos previsibles del proyecto sobre él”*.
- El Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava informa que *“las obras no tienen afección arqueológica”*. No obstante señalan que *“dado que en las parcelas 132 y 133 del polígono 2 (adyacentes a la zona de influencia de los trabajos) se extiende la zona de presunción arqueológica nº 23 Ermita de San Millán, se recuerda que en dicho espacio no se podrá actuar (excavación, aportes de tierra u otras labores auxiliares o de servidumbre) sin que sea previamente informado por el Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava”*.
- UR Agentzia - Agencia Vasca del Agua URA emite un informe el 5 de abril de 2019 en el que señala que la solicitud ha sido trasladada a la Confederación Hidrográfica del Ebro por si estima conveniente informar el asunto de referencia, conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.
- IHOBE - Sociedad Pública de Gestión Ambiental emite un informe en el que señala que *“se ha podido comprobar que en el mismo se ha considerado correctamente la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes y que por lo tanto pueden suponer un riesgo para los futuros usuarios y/o el medio ambiente”*. La parcela en cuestión cuyo código es el 01001-00002 (se adjunta información al respecto), *“quedaría fuera del ámbito del proyecto”*, si bien en una zona contigua se han detectado vertidos. En este sentido se señala que será necesario la tramitación de una Declaración de calidad del suelo en caso de que se dé alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de la *Ley 4/2015 de prevención y corrección de la contaminación del suelo*, y a tal respecto se señalan los pasos a seguir.

#### **4.- VALORACIÓN AMBIENTAL. PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES. EFECTOS NEGATIVOS SOBRE LA RED NATURA 2000**

Los principales impactos ambientales de la ejecución del proyecto se podrían producir sobre la vegetación y sobre la red hidrográfica. Otros impactos que podrían producirse sobre el Patrimonio Cultural, sobre suelos contaminados, sobre los suelos agrológicos o sobre las especies de fauna que puedan albergar los rodales de vegetación afectados por el proyecto se estima que serán de menor magnitud, y que podrían paliarse con la correcta adopción de medidas de integración ambiental. El Documento Ambiental ha realizado en general una valoración de los impactos que se estima correcta, si bien se han detectado algunas carencias, parte de las cuales se tratan con mayor detalle en el presente Informe.

Existen varios ámbitos de vegetación en el ámbito del proyecto:



- Por una parte, hay setos y árboles de porte no muy significativo en varios entornos coincidiendo con el límite inmediatamente exterior del ámbito del proyecto, concretamente con los márgenes de la carretera. La gran mayoría de estas estructuras lineales se componen de matorrales y arbustos, entre ellos aparecen especies como el sauco (*Sambucus nigra*) y las zarzas (*Rubus* sp.), así como pies arbóreos aislados de escaso porte como fresnos (*Fraxinus excelsior*) y quejigos (*quercus faginea*). Algunos de estos ejemplares podrían verse afectados por las acciones de mejora de la carretera A-3112.
- Por otra parte, en el entorno del arroyo Maduralde, concretamente en su margen derecha del cauce, crece una franja de vegetación de ribera con vegetación arbustiva variada (avellanos, espinos albares, etc.) y árboles de porte considerable (sauces, arces, robles, etc.). En principio, no cabe esperarse impactos significativos sobre esta vegetación ribereña, si bien puede verse afectada.
- Finalmente, existe una masa forestal en el centro del ámbito del proyecto, la cual se verá afectada de forma directa por el proyecto que nos atañe. Existen una quincena de ejemplares arbóreos, entre los que destacan arces (*Acer campestre* y *Acer pseudoplatanus*) y robles (*Quercus faginea* e híbridos con *Quercus robur*), pero también existen espinos albares (*Crataegus monogyna*), avellanos (*Corylus avellana*) y algún sauce (*Salix atrocinerea*, *Salix alba* y *Salix purpurea*).

Cabe destacar que tal y como señala el Documento Ambiental, “no ha sido posible hacer un inventario exacto antes del replanteo de la obra, si bien se adelanta la importancia de hacerlo de forma más precisa antes del inicio”. En el Documento Ambiental se ha estimado una afección de eliminación de vegetación de la siguiente manera, por lo que será preciso implementar medidas de integración ambiental al respecto:

Unidad	Descripción	Área (m <sup>2</sup> )
Árboles de alto porte	Aproximadamente 10 ejemplares Diámetro medio de 25 cm.	992
Árboles de medio porte	Aproximadamente 15 ejemplares. Diámetro medio de 20 cm.	377

Atendiendo a la hidrología de la zona afectada, es relevante mencionar que por el límite Noreste del ámbito del proyecto discurre el arroyo Maduralde, con caudal variable a lo largo del año, pero que en cualquier caso tiene una importancia destacable en lo que se refiere a interés conector ecológico por su orla continua de bosque de ribera en un ámbito eminentemente agrícola. Las posibles afecciones que pudiera soportar el arroyo Maduralde, incluido su bosque de ribera, habrán de ser paliadas mediante la implementación de cuantas medidas de integración ambiental sean oportunas.

En relación al Patrimonio Cultural, en principio, no caben esperarse efectos significativos, si bien en las parcelas 132 y 133 del polígono 2 (adyacentes a la zona de influencia de los trabajos contemplados en el proyecto), se localiza la zona de presunción arqueológica nº 23 “Ermita de San Millán”, por lo que será preciso la adopción de ciertas medidas preventivas para evitar afecciones.

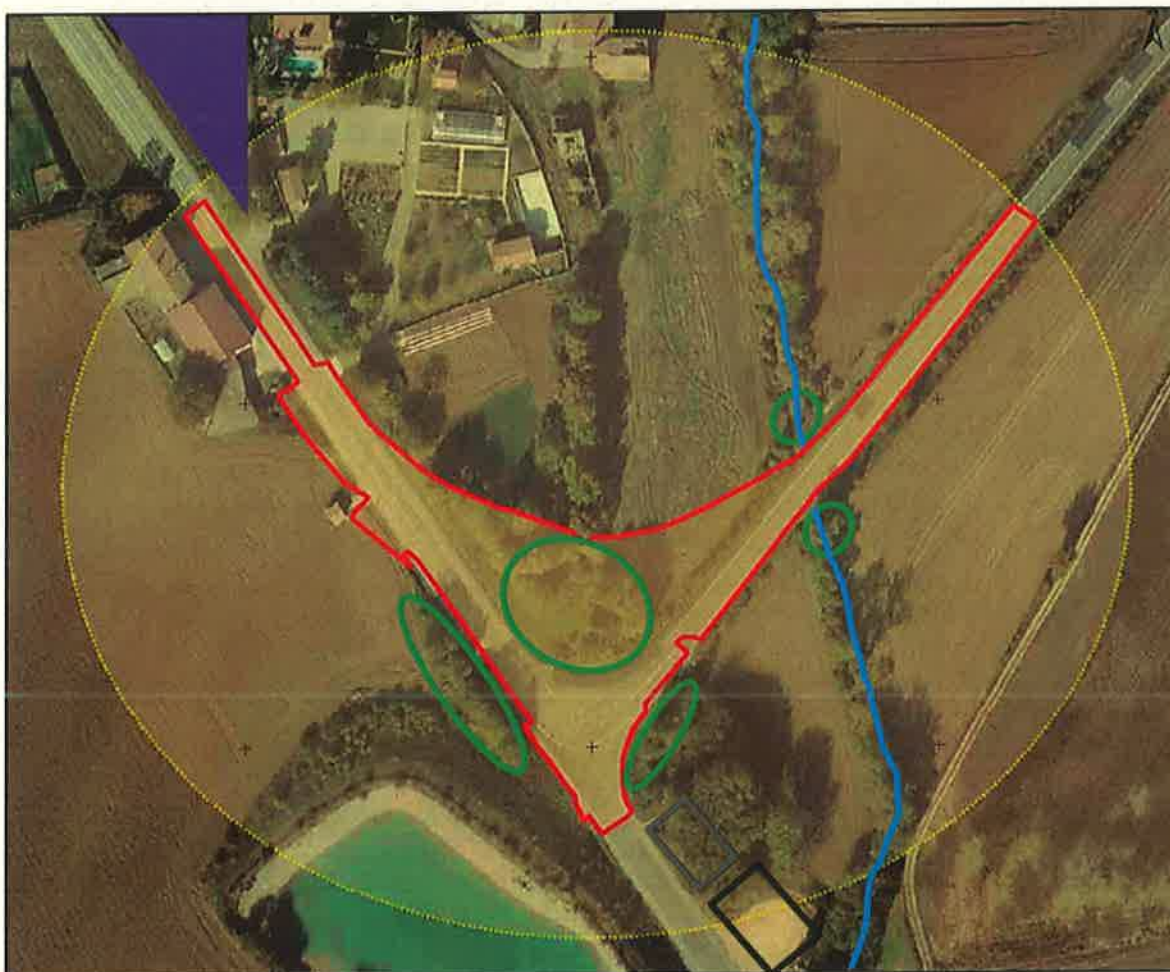


En cuanto a la afección a parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes, cerca del ámbito del proyecto se ha inventariado una parcela cuyo código es el 01001-00002, y cercana a ésta se han detectado vertidos, que en principio parecen corresponderse principalmente con restos vegetales de poda de vecinos del pueblo de Egileta. En cualquier caso, será oportuna la implementación de medidas preventivas al respecto.

El suelo agrológico se verá afectado en tanto en cuanto la retirada de la cubierta del suelo y la eliminación de la tierra interradicular arrastrada en el destocoado así como la compactación del suelo por el tránsito de maquinaria puede generar pérdida del suelo y de su calidad, por lo que será oportuna la implementación de medidas de integración ambiental.

En la siguiente imagen se grafían los principales elementos o ámbitos del medio que podrían verse afectados por la ejecución del proyecto:

- Se destaca en color rojo el ámbito de actuación del proyecto sobre la carretera A-3112.
- Las manchas de color verde representan la vegetación que podría afectarse.
- El triángulo morado representa la zona de presunción arqueológica n°23 "Ermita de San Millán".
- La línea azul se corresponde con el curso del arroyo Maduralde.
- El cuadrado negro se refiere el suelo inventariado que ha soportado actividades potencialmente contaminantes, mientras que el cuadrado gris se refiere a la ubicación actual de acopios de residuos de poda principalmente.





Finalmente, cabría señalar que el ámbito del proyecto no se encuentra incluido en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (aprobado por el Acuerdo 829/2005, del Consejo de Diputados de 27 de septiembre), y que no se afecta a Espacios Naturales Protegidos de la Red Natura 2000, ya que el espacio Red Natura 2000 más cercano, concretamente la Zona de Especial Conservación "Robledales isla de la Llanada Alavesa (ES2110013)" se localiza a unos 1950 m en dirección Noroeste.

## **5.- MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS.**

En el apartado 6 del Documento Ambiental se señalan una serie de medidas para la integración ambiental del proyecto, tanto preventivas como correctoras, las cuales se consideran correctas, por lo que procede que se apliquen en los términos en los que se describen. No obstante, a continuación se incluyen las medidas complementarias que se considera deben ser adoptadas para evitar y/o minimizar los efectos ambientales negativos en el ámbito afectable descrito.

- A) Con anterioridad al inicio de las obras su promotor dará aviso al Servicio de Sostenibilidad Ambiental. Se llevará a cabo la delimitación concreta y señalamiento del contorno de las superficies a afectar por la ejecución del proyecto, detallándose las afecciones a la vegetación presente en el entorno. En dicho señalamiento habrán de estar presentes la Dirección de Obra por parte del Servicio de Carreteras, el Jefe de Obra de la Contrata y un técnico del Servicio de Sostenibilidad Ambiental.
- B) Tras la delimitación concreta de los ámbitos que se verán afectados por el proyecto se jalonarán aquellas zonas que colinden con zonas provistas de vegetación.
- C) Será preciso la colocación de barreras de retención de sedimentos en las inmediaciones del arroyo Maduralde para evitar el arrastre de sólidos en suspensión al curso fluvial.
- D) Los horizontes correspondientes a la tierra vegetal en las excavaciones serán retirados de forma selectiva, siendo deseable su redistribución inmediata o procediendo a su acopio si no fuera posible. El apilado habrá de realizarse en masas de sección trapezoidal de 3 metros de altura como máximo, para evitar su compactación. En las zonas agrícolas cultivadas el destino de la tierra vegetal será la reposición fidedigna de los perfiles horizontales del suelo cultivado según su situación previa a la ejecución de las obras. En el resto de ámbitos el destino de la tierra vegetal será para la realización de los trabajos de restauración vegetal y restitución de suelo a llevar a cabo en las superficies afectadas por la obra. En caso necesario, y a los efectos de asegurar un espesor mínimo de 40 cm en las restauraciones, se obtendrá tierra vegetal de aportes externos.
- E) Para la utilización de zonas de préstamo o vertederos se requerirá autorización previa del Órgano Ambiental a los efectos de evaluar la idoneidad de los emplazamientos y establecer las medidas de restauración ambiental para la minimización y corrección de impactos.





- F) No se establecerán áreas de servicio, parques de maquinaria, almacenamiento de productos contaminantes, o acopios de materiales en el ámbito próximo al arroyo Maduralde, y tampoco en el interior o afectando a la zona de presunción arqueológica n.º 23 "Ermita de San Millán", ni tampoco en la parcela inventariada que ha soportado actividades potencialmente contaminantes o su aledaña con acopios de poda actualmente.
- G) Deberán habilitarse, durante el período de realización de las obras, recipientes estancos, depósitos impermeabilizados u otros sistemas alternativos para almacenamiento de lubricantes o carburantes, quedando prohibido el vertido de los ya utilizados, los cuales se entregarán a gestor autorizado. Esta prohibición se hace extensiva a los restos de hormigón, materiales constructivos, tierras, etc., que se enviarán a escombrera o vertedero autorizados.
- H) Una vez finalizadas las obras se efectuará una rigurosa campaña de limpieza. El área de influencia del proyecto habrá de quedar totalmente limpia de restos de obras, y las instalaciones de obra totalmente desmanteladas.
- I) Tras terminar todos los trabajos contemplados, incluida la fase de limpieza del ámbito de actuación y la demolición del tramo de calzada que se abandonará tal y como se recoge en el propio documento del proyecto, se realizarán revegetaciones en consonancia con la documentación aportada por el promotor, en base a especies arboladas y arbustivas autóctonas. Se actuará revegetando un área de al menos 1.369 m<sup>2</sup>, que se corresponde con la superficie de vegetación que el Documento Ambiental ha estimado que se eliminará. Preferentemente se actuará en ámbitos correspondientes con el Dominio Público de Carreteras y en zonas degradadas del entorno próximo. Dichas revegetaciones se realizarán en base a los siguientes criterios:
- Descompactación, modelado y perfilado previo del terreno para su adecuada conformación fisiográfica y ajuste apropiado en las zonas de contacto y transición con el terreno natural.
  - Aporte y posterior perfilado de detalle de una capa de al menos 0,4 m de tierra vegetal de calidad.
  - Ejecución de trabajos de laboreo y mullido del suelo y posterior refinado para preparación apropiada de las superficies para la siembra e hidrosiembra.
  - Implantación de una cubierta herbácea mediante siembra o hidrosiembra, a realizar en las zonas de afección con cubierta vegetal natural. Para ello se utilizarán una mezcla de especies cespitosas gramíneas y leguminosas adecuadas a las condiciones climáticas y edáficas del ámbito afectable.
  - Realización de plantaciones para integración paisajística de los trabajos realizados, a realizar en todos aquellos ámbitos en los que se afecte al arbolado autóctono:

Especies arbóreas y arbustivas. Las propias del ámbito afectado: robles (*Quercus robur*), quejigos (*Quercus faginea*), fresno (*Fraxinus excelsior*), Arce (*Acer campestre*), avellano (*Corylus avellana*), cornejo (*Cornus sanguinea*), espino albar (*Crataegus monogyna*), sauco (*Sambucus nigra*), durillo (*Viburnum tinus*), etc.



Árboles: Ejemplares de 1,50 a 1,75 m de altura. Distancia entre plantas 1,5 a 2 m. Dimensión mínima del hoyo 0,6x0,6x0,8m:

Arbustos: Ejemplares de 1 m de altura. Distancia entre plantas 1 m. Dimensión mínima del hoyo 0,4x0,4x0,4m.

Una vez relleno el hoyo con tierras de calidad, se hará en la superficie un alcorque de 40 cm de radio y 10 cm. de altura de caballón, y se efectuará un riego de 40 l/planta. Se abonará con un aporte de 100 gr/pie de abono de liberación lenta y aporte de un kilo de abono orgánico compostado.

Se colocará en la base de todas las plantas un protector de base antihierbas tipo "Horsol" de color verde, de 110 gr/m<sup>2</sup>, de 1 m. de anchura total enterrando 20 cm. a cada lado para su anclaje. Se colocará protectores de tipo "Tubex" de 60 cm de alto para todas las plantas y un tutor de acacia.

Época de plantación: Diciembre-Febrero.

Mantenimiento integral de las plantaciones. Incluye la realización de riegos durante el periodo de déficit hídrico, aportando en cada riego 12 l/planta de agua y añadiendo únicamente en el primer riego 100 gr/planta (3.000 kg/ha) de fertilizante químico complejo NPK al agua de riego. Así como los aporcados, binas y escardas en caso de ser necesarios, una poda de conformación y la eliminación de ramas muertas y chupones, y la reposición de tutores y protectores.

- J) Se estima conveniente la realización de una labor de seguimiento medioambiental a llevar a cabo de forma coordinada entre el Servicio de Carreteras y el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de esta Diputación Foral, a realizar durante la fase de construcción para conocer y evaluar la eficacia de las medidas correctoras y de restauración ambiental aplicadas y corregir las posibles deficiencias que se puedan apreciar. A este respecto, tras la finalización de las actuaciones se dará comunicación al Servicio de Sostenibilidad Ambiental para la verificación del correcto cumplimiento de las medidas ambientales establecidas.

Vitoria-Gasteiz, 10 de mayo de 2019

El Técnico Superior de Evaluación  
Ambiental

P.A.

Fdo.: Josu Durana Fz. de Retana.

El Jefe de la Sección de Evaluación  
Ambiental.

Fdo.: Juan Abad García.

VºBº: La Jefa del Servicio de Sostenibilidad  
Ambiental

Fdo.: M<sup>a</sup> Elena Gómez Chico.